

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Thomas Seerig (FDP)**

vom 07. Dezember 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Dezember 2017)

zum Thema:

Sonderfahrdienst – Teil 2

und **Antwort** vom 18. Dezember 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Dez. 2017)

Senatsverwaltung für
Integration, Arbeit und Soziales

Herrn Abgeordneten Thomas Seerig (FDP)

über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/12901
vom 07.12.2017
über
Sonderfahrdienst - Teil 2

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. In welchem Verhältnis werden die Zahlungen für den Sonderfahrdienst (SFD) zwischen den Overheadkosten der WBT und den ausführenden Subunternehmen aufgeteilt?

2. Welcher Anteil der Zahlungen für den SFD ist für Investitionen insbesondere im Bereich IT kalkuliert?

Zu 1. und 2.: Die Zahlungen für Regiekosten erfolgen auf Basis der vertraglichen Regelungen, deren Grundlage das Angebot des Auftragnehmers bildet. Die Kosten beinhalten alle dem Betreiber für Fahrtannahme und Disposition entstehenden fixen und variablen Kosten zur Vorhaltung von Personal und Strukturen und werden pro durchgeführte Fahrt bezahlt. Eine genaue Aufschlüsselung der Kosten ist im Vergabeverfahren nicht gefordert. Das Verhältnis von Regiekosten zu Beförderungskosten beträgt 1:9.

3. Hält der Senat 53 Fahrzeuge im SFD angesichts von 33.000 Anspruchsberechtigten für ausreichend, insbesondere, wenn Nutzerinnen und Nutzer davon ausgehen müssen, dass maximal 35 bis 40 tatsächlich zum Einsatz kommen?

Zu 3.: Rund 31.000 (Stand 31.10.2017) Personen sind grundsätzlich berechtigt, den Fahrdienst in Anspruch zu nehmen. Davon verfügen rd. 20.000 Berechtigte über eine aktive Magnetkarte als Zugangsvoraussetzung. Dieser Personenkreis stellt damit die potentiellen Nutzerinnen und Nutzer dar. Monatlich genutzt wird der Fahrdienst durchschnittlich von rd. 2.500 Personen (Stand Oktober 2017).

Vertraglich sind 54-56 Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen. Damit können regelhaft die

Fahrtwünsche erfüllt werden. Bei erhöhter Nachfrage, aus wetter-, verkehrs- oder fahrzeugbedingten Gründen kann es trotz sorgfältiger Disposition zu Engpässen oder sogar Fahrtausfällen kommen. Hier besteht für den Betreiber die Möglichkeit, neben den Reservefahrzeugen auch sogenannte Teletaxen als Ersatz einzusetzen. Die Fahrzeugkapazität wird seitens des Senats für ausreichend erachtet. Bei fehlender Auslastung ist ein wirtschaftlicher Einsatz der Fahrzeuge nicht mehr möglich.

4. Wie wird bisher sichergestellt, dass ausschließlich tatsächlich absenkbare Fahrzeuge eingesetzt werden und die Fahrer damit auch praktisch vertraut sind?

Zu 4.: Die Fahrzeuge sind regelhaft mit einer Rampe ausgestattet. Die Eignung als Behindertentransportfahrzeug muss durch den Prüfbericht einer Technischen Prüfstelle nachgewiesen werden. Die Prüfung nach der Din 75078 umfasst u. a. die Einrichtung des Fahrzeuges (Teil 1) – darunter fallen auch Auffahrrampen, Fußleisten - sowie die Rückhaltesysteme (Teil 2). Sofern die Eignung bestätigt ist, können die Fahrzeuge im Sonderfahrdienst (SFD) eingesetzt werden. Die notwendigen Schulungen des Fahrpersonals sind Voraussetzung für dessen Einstellung.

5. Ist dem Senat der Forderungskatalog des Fahrgastbeirates zur Neuausschreibung des Sonderfahrdienstes bekannt und wie bewertet er ihn?

6. Inwieweit will er die Erwartungen der Nutzerinnen und Nutzer bei der Ausschreibung berücksichtigen?

Zu 5. und 6.: Sofern es sich um die Forderungen des Spontanzusammenschlusses und einigen Mitgliedern des Fahrgastbeirats vom 25.10.2017 an die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung handelt, sind diese dem Senat bekannt.

Die Anregungen des Fahrgastbeirats werden - wie auch die eingehenden Beschwerden und Ergebnisse der Fahrgastbefragungen - im Rahmen der Neuvergabe geprüft und – soweit es erforderlich und geboten ist - einbezogen.

7. Wie steht der Senat insbesondere zur Erwartung, dass die WBT für nachweisliche Mängel künftig in Regress genommen werden kann?

Zu 7.: Nachweisliche Vertragsmängel werden schon jetzt regelmäßig im Rahmen von Vertragsstrafen geahndet. Zur künftigen Vertragsausgestaltung werden derzeit keine Angaben gemacht.

8. Wie steht der Senat insbesondere zur Erwartung, dass die Bestellzeit auf zwei Tage verkürzt wird?

Zu 8.: Die Bestellzeit liegt bereits jetzt zwischen 14 und zwei Tagen. Zur künftigen Vertragsausgestaltung werden derzeit keine Angaben gemacht.

9. Wie steht der Senat insbesondere zur Erwartung, dass generell notwendige Treppenhilfe zu leisten ist und dies den grundsätzlichen Einsatz von zwei Personen erfordert?

Zu 9.: Notwendige Treppenhilfe wird grundsätzlich geleistet und ist Bestandteil des Vertrages. Sie darf nur in Einzelfällen und zum Schutz der Berechtigten und/oder des Personals abgelehnt werden. Ablehnungsgründe liegen z. B. vor, wenn zur Treppenhilfe stark schwergewichtiger Menschen vier Personen eingesetzt werden müssten, diese

aber nicht zur Verfügung stehen oder die Leistung räumlich, technisch oder behinderungsbedingt nicht möglich ist. Dem Betreiber muss dabei das notwendige Ermessen eingeräumt werden.

Zur künftigen Vertragsausgestaltung werden derzeit keine Angaben gemacht.

10. Wie steht der Senat insbesondere zur Erwartung, dass in Ausschreibung und Vertrag festgehalten wird, welche Hilfeleistungen der Fahrer zu erbringen hat, wie Hilfe beim Jacke, Regencap oder Schuhe an/ausziehen Hilfestellungen beim Umsetzen von einem Rollstuhl in einen anderen; Tür auf-/zuschließen? Wie wird bisher sichergestellt, dass diese Assistenz zur geplanten Fahrzeit automatisch hinzugefügt wird?

Zu 10.: Bereits jetzt ist die Art der Assistenzleistung vertraglich geregelt. Ob und in welchem Maß eine weitere Konkretisierung erfolgt, wird im Rahmen der Erstellung der Vergabeunterlagen geprüft.

11. Wie steht der Senat insbesondere zur Erwartung, dass die Disponenten bzw. Fahrer regelmäßig und verpflichtend sowohl im Umgang mit behinderten Menschen wie in Ortskunde zu schulen sind?

Zu 11.: Bereits jetzt sind Art und Umfang der Schulungen vertraglich geregelt. So ist die jährliche Teilnahme an (technischen) Schulungen/ Fortbildungen und Sicherheitstraining beim TÜV, Berufsgenossenschaft oder vergleichbaren Einrichtungen zu den Themen Treppenhilfe, Sicherung der Nutzerinnen und Nutzer und des Rollstuhles und zum Umgang mit dem zu befördernden Personenkreis für das Fahrpersonal verpflichtend.

Das Personal in der Regiezentrale muss vor Aufnahme der Tätigkeit (d. h. vor Vertragsbeginn und bei Neueinstellungen) im Umgang mit dem zu befördernden Personenkreis sowie mit der für die Fahrtwunschannahme und Disposition notwendigen Technik geschult sein und Ortskenntnisse vorweisen können.

Ob und in welchem Maß eine weitere Konkretisierung erfolgt, wird im Rahmen der Erstellung der Vergabeunterlagen geprüft.

12. Wie steht der Senat insbesondere zur Erwartung, dass ein Notruf ganztägig möglich ist und die Fahrzeuge für Notfälle im Innenstadtbereich verfügbar sind, um Wartezeit bei einer Stationierung am Stadtrand zu vermeiden? Ein Notfall ist dabei, dass der Rollstuhl – egal ob Elektrorollstuhl oder Faltrollstuhl - nicht mehr fahrtüchtig ist oder sich der Gesundheitszustand plötzlich verschlechtert, z.B. ein Sauerstoffgerät nicht mehr richtig arbeitet.

Zu 12.: Bereits jetzt besteht eine separate Notrufnummer, die personell innerhalb der vorgegebenen Betriebszeiten zu besetzen und vorrangig zu bedienen ist. Sie darf von den Nutzerinnen und Nutzern unter folgenden Voraussetzungen gewählt werden: wenn

- a. innerhalb von 20 Minuten nach regulärem Abfahrtermin noch kein Fahrzeug gekommen ist oder
- b. nachts - innerhalb der Betriebszeiten des Sonderfahrdienstes bis 1:00h- keine Beförderungsmöglichkeit mehr mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) besteht oder
- c. der Rollstuhl defekt ist oder
- d. eine Beförderung am Fahrtag kurzfristig storniert werden muss.

Der Betreiber stellt für a) bis c) in angemessener Zeit ein entsprechendes Fahrzeug zur Verfügung. Ob und in welchem Maß darüber hinaus eine Ergänzung erfolgt, wird im Rahmen der Erstellung der Vergabeunterlagen geprüft.

13. Wie steht der Senat insbesondere zur Erwartung, dass mehr „normale Taxen“ für Läufer, Menschen mit Rollator und Umsetzbare eingesetzt werden, um die Busse optimal für nichtumsetzbare Menschen zur Verfügung zu haben?

Zu 13.: Vorrang hat zunächst die Nutzung des ÖPNV. Sofern dieser nicht genutzt werden kann, kann der Sonderfahrtdienst oder das Taxikonto in Anspruch genommen werden. Das erforderliche Beförderungsmittel wird maßgeblich vom Umfang der benötigten Assistenzleistungen (wie z. B. Treppenhilfe, Hilfestellungen beim Verlassen der Wohnung) abhängen. Eine generelle Verschiebung des Einsatzes von Sonderfahrzeugen zu Taxen hin kann daher nicht ohne weiteres vorgenommen werden. Zumal dann die Zahl der Fahrten und Fahrzeuge im SFD entsprechend reduziert werden müsste, um die Gesamtfinanzierung sicherzustellen. Eine Verknappung im Bereich von Fahrzeugen und Personal scheint derzeit jedoch nicht vertretbar. Diese Überlegungen werden jedoch u. a. in das Gesamtkonzept zur Mobilitätssicherung von Menschen mit Behinderungen einfließen.

14. Wie steht der Senat insbesondere zur Erwartung, dass bei Verspätung des Busses von mehr als 30 Minuten ein Ersatzfahrzeug zu schicken ist und ab 45 Minuten Verspätung der Fahrgast berechtigt ist, die betreffende Fahrt ohne Stornogebühr abzusagen und der Fahrgast grundsätzlich über Verspätungen ab 30 Minuten telefonisch zu informieren ist?

Zu 14.: Siehe auch Antwort zu 12. Schon jetzt ist vertraglich vorgegeben, dass bei Störungen im Ablauf (u. a. Verspätungen von mehr als 20 min, Fahrausfällen, Nicht-Antreffen der Nutzerin oder des Nutzers) die Nutzerin bzw. der Nutzer unverzüglich telefonisch zu informieren ist. Die unzureichende oder ausgebliebene Information ist in der Vergangenheit in verschiedenen Fällen auch als Vertragsmangel gegenüber dem Betreiber gerügt, bzw. mit einer Vertragsstrafe belegt worden.

15. Wie steht der Senat insbesondere zur Erwartung, dass eine Erneuerung der Buchungssoftware erfolgt, um bestehende Logistikprobleme zu beheben?

Zu 15.: Im Rahmen des anstehenden Vergabeverfahrens wird es einem künftigen Betreiber freigestellt, welche Software zum Einsatz gelangt.

Vorgegeben werden kann lediglich der damit zu erbringende Leistungsinhalt.

Berlin, den 18. Dezember 2017

In Vertretung

Alexander F i s c h e r

Senatsverwaltung für
Integration, Arbeit und Soziales